



7 de febrero de 2020

## **PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICAS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES**

### **PREAMBULO**

I

La disposición adicional 8ª de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima habilitó al Gobierno para llevar a cabo un desarrollo reglamentario dirigido a prever un registro especial para los buques históricos, así como un régimen simplificado de certificación e inspección. Este es el propósito del presente real decreto, que se aprueba con esa finalidad de proporcionar el necesario apoyo y protección de esos buques históricos que, como señalaba la exposición de motivos de la Ley de Navegación Marítima, son “parte del patrimonio cultural de España”.

Con la aprobación de esta norma España se incorpora al grupo de países de nuestro entorno que prevén un trato específico a sus buques y embarcaciones tradicionales e históricas, poniendo fin al vacío que hasta ahora existía en nuestro ordenamiento jurídico en relación con estas embarcaciones y buques y sus reproducciones.

La nueva regulación se inspira en los convenios internacionales sobre la protección del patrimonio histórico, artístico y cultural. Entre ellos destaca la Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial de 2003, aprobada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Con carácter no normativo, también debe subrayarse el valor de la Recomendación 1486/2000 del Parlamento Europeo sobre el Patrimonio marítimo y fluvial. De especial interés resulta la llamada “Barcelona Charter” (Carta Europea para la Conservación y Restauración de los Barcos Tradicionales que navegan, 2002), que constituye una auténtica guía europea para la conservación y restauración de los buques históricos que navegan, realizada bajo la dirección técnica de la asociación European Maritime Heritage (EMH). A las anteriores se han de añadir el Libro Verde “Hacia una futura política marítima de la Unión”, el Manifiesto en favor del patrimonio

marítimo flotante del estado español o la Declaración de Gijón en el marco del Día marítimo europeo de 20 de mayo de 2010.

España firmó en el año 2005 el Memorando de entendimiento sobre el reconocimiento mutuo de certificados para la operación segura de barcos tradicionales en aguas europeas y de certificados de competencia para tripulaciones en barcos tradicionales, conocido como *Wilhemshaven Mou (Memorandum of Understanding for traditional ships)*. Se trata de un acuerdo firmado por las Administraciones Marítimas de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Países Bajos, Noruega, España, Suecia y Reino Unido, que supuso por primera vez la adopción de unas condiciones mínimas de seguridad marítima para los buques y embarcaciones tradicionales e históricas y su reconocimiento público.

En este contexto se explica la necesidad de contar con una regulación de ámbito nacional específica que ponga fin a las disfunciones que se venían constatando para la conservación y recuperación de buques históricos. Y con ello reconocer y apoyar la labor que particulares y asociaciones llevan a cabo para preservar esta tradición náutica, en un país con una vocación e historia marítimas tan importante como España.

## II

El nuevo reglamento incluye dentro de su ámbito no solo a los buques y embarcaciones históricas, sino también a sus reproducciones singulares, a las que se define con el propósito de delimitar aquellas que merecen este régimen de certificación e inspección. En consideración a la contribución que para la divulgación de este patrimonio cultural suponen, se incluyen dentro de la norma las reproducciones digitales de los buques y embarcaciones históricas.

Se establecen, asimismo, cuales son las circunstancias que determinan la consideración de un buque, embarcación o de su reproducción singular, como histórico. Estas circunstancias pasan por la inclusión en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o su declaración de interés cultural. A ellos se han de sumar otros buques o embarcaciones cuyo interés reside en su relación con actividades marítimas significativas de España, por haber pertenecido a alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de transcendencia histórica. La antigüedad de más de 40 años basta también para su inclusión dentro del ámbito del reglamento. Y, finalmente, se atiende a su construcción o tecnología empleadas (para los que no se exigiría esa antigüedad), como sucede con los yates clásicos y de época y que se dedican a las actividades para las que fueron construidos, como son las regatas o el crucero.

Para las réplicas se trata de combinar la exigencia de rigor histórico en las mismas, con la construcción con técnicas modernas que conllevan la combinación de nuevos materiales (como la fibra de vidrio) con un recubrimiento de madera, el empleo de motores u otras adaptaciones de equipos e interiores.

### III

El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares es el instrumento central para identificar estos barcos y controlar el cumplimiento de los requisitos establecidos.

La documentación que se exige a estos buques y embarcaciones históricos y a sus reproducciones singulares también es objeto de simplificación, lo que se manifiesta de manera especial en el certificado de cumplimiento, que unificaría otros certificados exigidos con carácter general, y que trata de adaptarse a las características propias de la embarcación. Lo mismo sucede con el régimen de inspección y certificación que se prevé para los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Se cierra la norma con unas previsiones sobre ayudas y beneficios de los que podrán gozar los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, que debido a la reserva de ley que consagra nuestra Constitución en materia tributaria habrán de ser completadas por normas con el rango exigido.

### IV

En definitiva, con esta regulación se pretende dar un paso adelante en la protección y promoción de este importante patrimonio de nuestro país, al que de manera progresiva se debe prestar mayor atención.

En coherencia con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en este nuevo real decreto se ha tratado de asegurar la aplicación de los principios de buena regulación, que son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, transparencia y eficiencia. Para ello, en todo momento, se ha garantizado la participación de los ciudadanos en la elaboración de la norma, atendiendo al propósito de reforzar la seguridad jurídica y en atención a la evaluación periódica del ordenamiento jurídico en el ámbito de que se trata a la búsqueda de su mejora.

En virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa prevista en el artículo 26.5, quinto párrafo, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día,

## DISPONGO

*Artículo único. Aprobación del Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

Se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, que se recoge como anexo de este real decreto.

*Disposición derogatoria única. Derogación de normas*

A la entrada en vigor del presente reglamento quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma.

*Disposición final primera. Título competencial*

Este reglamento se dicta al amparo de la competencia que corresponde al Estado en materia de marina mercante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución Española.

*Disposición final segunda. Entrada en vigor*

El presente reglamento entrará en vigor en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

## ANEXO

### REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICAS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES

#### CAPÍTULO I

#### Disposiciones generales

*Artículo 1. Objeto*

Este Reglamento tiene por objeto la adopción de medidas de protección y apoyo para la conservación de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, mediante la regulación de su registro, su documentación y el establecimiento de un régimen simplificado de certificación e inspección.

*Artículo 2. Ámbito de aplicación*

Este reglamento será de aplicación a los siguientes buques y embarcaciones y sus reproducciones singulares:

- a) Los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español.
- b) Los declarados de interés cultural.
- c) Los que revistan un interés especial por estar relacionadas con actividades marítimas significativas de España, por haber pertenecido o estar relacionadas con alguna autoridad relevante o por haber intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica.
- d) Los que tengan una antigüedad superior a 40 años.
- e) Las que forman parte de un tipo de construcción o que su tipo específico ha dejado de producirse o es prácticamente inexistente.
- f) Haber sido construido utilizando una tecnología especial o que ya no se utilice.

### Artículo 3. *Concepto de buque y embarcación histórica*

El valor histórico de los buques y embarcaciones se determinará en función de su pertenencia al patrimonio histórico español o de su consideración como barco clásico, de época o tradicional, entendiéndose por tales aquellos en los que concurra alguna de las circunstancias que determinan su inclusión en el ámbito de aplicación de este reglamento, de acuerdo con el artículo anterior.

Un barco clásico, de época o tradicional deberá haber sido construido siguiendo un proyecto individual o, caso de ser construido en serie, deberán existir un número limitado de unidades, que no exceda de 10.

### Artículo 4. *Concepto de reproducción singular*

1. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricas deberán constituir una réplica completa del original de una embarcación o buque, aunque en su construcción se combinen los materiales tradicionales con otros modernos.

2. Los elementos auxiliares o menores de la reproducción singular podrán no ser fiel reflejo del original, permitiéndose las necesarias adaptaciones de materiales utilizados, interiores, equipos.

3. Las reproducciones singulares de buques y embarcaciones históricas podrán ser de tres tipos:

a) Una reproducción singular tipo, que es aquella que reproduce las características conocidas de un determinado buque o tipo de buque.

b) Una reproducción singular operacional, que es aquella que cuya finalidad principal es mostrar la forma en que operaba el original reproducido, con las mínimas adaptaciones necesarias.

c) Una reproducción singular digital, que es aquella llevada a cabo, total o principalmente, por medios electrónicos.

## CAPÍTULO II

### **Del Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares**

*Artículo 5. El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

1. El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares tendrá carácter público y se constituirá como una base de datos informatizada accesible a través del sitio web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. El Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares se crea dentro del Registro de Buques y Empresas Navieras y depende del Director General de la Marina Mercante.

3. La gestión del registro corresponde al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección de la Dirección General de la Marina Mercante, que tendrá la condición de responsable del registro, a los efectos de lo previsto en la normativa de protección de datos de carácter personal.

*Artículo 6. Inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

1. A los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que se inscriban en este registro se será de aplicación el régimen de certificación e inspección que se regula en este reglamento.

La inscripción se solicitará a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana haciendo constar:

- a) La idoneidad del buque, embarcación o reproducción singular.
- b) La acreditación de la causa que determina su consideración como buque o embarcación histórica o como reproducción singular.
- c) Su abanderamiento en España o haberlo estado en el pasado.
- d) Los datos técnicos e históricos que se indiquen en la sede electrónica.
- e) El estado de conservación del buque o embarcación.
- f) El tipo de navegación y actividades, uso o explotación de que sean objeto, relacionada con la clasificación general del Registro de Buques y Empresas Navieras.
- g) Su titularidad.

Para la inscripción de las reproducciones singulares se deberá acreditar que el proyecto para su construcción ha sido objeto de una investigación y análisis riguroso para que la réplica cumpla con los criterios de los buques y embarcaciones históricas.

En caso de cambio de pabellón deberá acreditarse la baja en el registro extranjero anterior mediante la presentación del certificado correspondiente.

2. El órgano administrativo encargado de la gestión del registro acordará la inscripción o su denegación en el plazo máximo de tres meses a contar desde que se llevó a cabo la solicitud.

En este plazo se deberá comprobar el estado de conservación del buque. Se exigirá, cuando proceda, que al menos el 70 por ciento de la estructura original del casco esté en buenas condiciones. También podrán aceptarse buques o embarcaciones menos conservados siempre que se acredite su importancia patrimonial.

Contra la resolución que acuerde o desestime la inscripción se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

#### *Artículo 7. Inscripción de buques y embarcaciones pesqueros en el Registro*

La inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares implicará la baja automática en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y tendrá los mismos efectos y beneficios que el desguace.

#### *Artículo 8. Publicidad de la documentación del Registro*

La información que disponga el Registro de cada buque o embarcación histórica o de sus reproducciones singulares es pública, a excepción de aquellos documentos aportados para su inscripción que hubieran sido desarrollados por sus propietarios, para cuyo acceso es preciso autorización expresa de sus titulares registrales.

#### *Artículo 9. Baja en el Registro*

Se dará de baja en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) por exportación,
- b) por pérdida total a causa de accidente,
- c) por inscripción en otro registro que no sea compatible con el mantenimiento de su inscripción en el de buques y embarcaciones históricas, y
- d) de oficio por el encargado del Registro cuando concurra causa que así lo justifique.

### **CAPÍTULO III**

#### **De la documentación de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares**

#### *Artículo 10. Documentación*

1. Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, con excepción de las digitales, deberá contar con los siguientes documentos y certificados:

a) La patente de navegación cuando tengan un TRB o Registro Bruto igual o superior a 20.

b) El rol de despacho y dotación cuando se destine a un uso comercial.

c) El certificado de cumplimiento.

d) Las pólizas de cobertura de riesgos en atención a la actividad que desarrollen.

2. Mediante el certificado de cumplimiento la Administración marítima declarará que el buque o embarcación respeta los requerimientos de seguridad y sigue las medidas operacionales y anticontaminantes que le sean exigibles en atención a sus características y actividad. El resto de documentos se rigen por las normas generales aplicables.

3. Los buques y embarcaciones históricas deberán contar también con los certificados que puedan exigir los convenios internacionales que les resulten aplicables.

#### Artículo 11. *Identificación*

1. La Administración Marítima, teniendo en cuenta la propuesta del armador o del titular registral de cada buque o embarcación histórica o su reproducción singular, determinará la posición, fijación y material de sus elementos identificativos, que serán: el nombre, la matrícula placa del registro, el gallardete y el número IMO, si lo tuviere. La placa del registro y el gallardete indicarán la inscripción en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

2. Cuando el buque o embarcación histórica o la reproducción singular de que se trate forme parte del Patrimonio Histórico, serán los órganos competentes los que determinen finalmente la posición, fijación y material de cada elemento identificativo.

### CAPÍTULO IV

#### **De la seguridad, mantenimiento y mejora de los buques y embarcación históricas y de sus reproducciones singulares**

#### Artículo 12. *Requisitos de seguridad y de la protección de la contaminación*

1. Los buques y embarcación históricas y sus reproducciones singulares cumplirán los requisitos establecidos en el certificado de cumplimiento.

2. Los requisitos de los buques y embarcación históricas y sus reproducciones singulares se establecerán teniendo en cuenta las características de cada buque o embarcación, la finalidad de los servicios que vaya a prestar y las navegaciones previstas.

Cuando proceda se determinará medidas complementarias de carácter operacional y restricciones específicas para su navegación, de acuerdo con su sistema de gestión.

3. Se establece para los buques y embarcaciones históricas el plazo de cinco años para ser puestos en seco para efectuar las inspecciones relacionadas con la obra



viva. Cuando el buque o embarcación tenga el casco de madera este plazo será de tres años. Estos plazos pueden ser modificados para un buque o embarcación histórica concreta mediante resolución de la Dirección General de Marina Mercante. Estos plazos no rigen cuando se han producido accidentes o averías importantes, a criterio de la inspección marítima.

### Artículo 13. *Control de la seguridad*

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la Dirección General de la Marina Mercante mediante planes y programas individualizados de inspección y control.

Los buques y embarcaciones y sus reproducciones deberán ser inspeccionados de conformidad con lo establecido en los proyectos aprobados por la Administración marítima y sus certificados de cumplimiento, sin que se les puedan exigir requisitos adicionales.

### Artículo 14. *Navegación de buques, embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros en aguas territoriales españolas*

1. Los servicios de inspección de las Capitanías Marítimas podrán realizar controles en los buques o embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros para comprobar que sus certificados están en vigor y que todos sus equipos, incluidos los de cámara de máquinas, cumplen con los mínimos requisitos exigidos por su ley nacional.

2. Cuando se inspeccione un buque o embarcación extranjero que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte de convenios internacionales o memorándums sobre buques tradicionales o históricos de los que España sea parte, la Dirección General de Marina Mercante garantizará que no reciban un trato más favorable que el otorgado a los que enarbolan pabellón de un Estado que sea parte de los referidos convenios o memorándums.

2. Cuando proceda, en la inspección de los buques o embarcaciones históricas o reproducciones singulares extranjeros se podrá comprobar la capacitación de la tripulación en materias de seguridad y prevención de la contaminación.

3. En caso de ausencia de certificados en vigor o si hay claros indicios de incumplimiento de las condiciones del buque o embarcación y sus equipos o si la tripulación no está adecuadamente preparada, la Capitanía Marítima informará a la Dirección General de la Marina Mercante para su notificación a la Administración Marítima del Estado de bandera.

En el caso que las deficiencias puedan representar un riesgo claro e inmediato para la seguridad, salud o medioambiente, el servicio de inspección prohibirá la salida de puerto del buque o embarcación histórica o de la reproducción singular extranjera

hasta que el riesgo sea eliminado. Para llevar a cabo esta detención del buque o embarcación se aplicarán los principios que se establecen en el Memorando de Acuerdo de París («Paris MoU») en materia de control por el Estado del puerto. La detención del buque o embarcación se notificará a la mayor brevedad posible a la Administración Marítima del Estado de bandera, incluyendo copia del informe de la inspección realizada.

#### Artículo 15. *Emisión de documentos y certificados. Organizaciones autorizadas*

La Dirección General de la Marina Mercante otorgará, concluida la inspección, un nuevo certificado de cumplimiento mediante el que confirma que el buque o embarcación histórica o la reproducción singular cumple con los requerimientos específicos establecidos para ella. En el certificado de cumplimiento se especificarán las medidas concretas para el cumplimiento de las finalidades de los convenios internacionales marítimos que les sea de aplicación y de los que España sea parte.

2. La Dirección General de Marina Mercante podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos con carácter general para el resto de buques y embarcaciones.

#### Artículo 16. *Mantenimiento y mejora de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares*

Cualquier obra de mantenimiento o mejora que altere o pueda alterar los elementos del buque o embarcación histórica o de la reproducción singular deberá ser aprobada y controlada por la Administración Marítima.

En el caso de que el buque o embarcación que formen parte del patrimonio histórico, además, se precisa la autorización previa y el control posterior, en su caso, de la Administración competente.

## CAPÍTULO V

### **Régimen económico, social y fiscal**

#### Artículo 17. *Régimen de transmisión y derechos relacionados con la titularidad de los buques y embarcaciones históricas y de sus reproducciones singulares*

1. A las transmisiones y derechos relacionados con la titularidad de buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español les será de aplicación su regulación específica.

2. En la transmisión de titularidad y derechos sobre buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares que no sean clasificadas como Patrimonio Histórico, la Administración Pública podrá ejercer el derecho de retracto.

#### Artículo 18. *Régimen de voluntariado*

Las actividades que se desarrollan en los buques y embarcaciones históricas o de sus reproducciones singulares, salvo prueba en contrario, tendrá la consideración de voluntariado cultural, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6.1.d) de la Ley 45/2015, de 14 de octubre, de Voluntariado.

#### Artículo 19. *Beneficios fiscales*

Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares tendrán las bonificaciones en las tasas portuarias y de la Marina Mercante, y los beneficios fiscales que se establezcan en las leyes.

#### Artículo 20. *Inspecciones y auditorías*

Las inspecciones y auditorías realizadas por la Administración Marítima en los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares para el control de la seguridad y contaminación, no conllevarán el pago de ninguna contraprestación.

#### Artículo 21. *Régimen aduanero*

La salida del territorio nacional de los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que formen parte del Patrimonio Histórico Español estarán sometidas a las condiciones y limitaciones derivadas de su específica legislación.

Aquellos los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares que vayan a salir navegando de las aguas territoriales españolas para participar en eventos culturales en otros Estados, informarán a la Delegación de Aduanas del puerto de salida, con al menos quince días naturales de antelación. En la comunicación deberá especificarse al menos el Estado o Estados a los que se dirige, el evento o eventos en los que participará y la fecha prevista de regreso a aguas territoriales españolas.